Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6483**

14. Wahlperiode 27. 06. 2001

Antwort
der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Eduard Lintner, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/4955 –

Aktuelle Eisenbahnpolitik

Vorbemerkung

Die Bundesregierung steht zu den Zielen der Bahnreform, die 1993 mit großer Mehrheit von den gesetzgebenden Gremien verabschiedet wurde: Mehr Verkehr auf die Schiene, Entwicklung der Deutschen Bahn AG (DB AG) in ein modernes, wirtschaftlich handelndes Unternehmen mit einer gesunden finanziellen Basis und Entlastung des Staatshaushaltes. Der dringendste Handlungsbedarf besteht derzeit im Bereich der Infrastruktur. Hier haben sich Versäumnisse der Vergangenheit gezeigt, die sofortiges Handeln erforderlich gemacht haben. Die Modernisierung des bestehenden Netzes wurde über viele Jahre vernachlässigt bzw. der teilweise desolate Zustand des Netzes zumindest unterschätzt; die Investitionsmittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur entwickelten sich rückläufig. Zudem konnten die Wettbewerbsbedingungen der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern – insbesondere die unterschiedliche Anlastung der Wegekosten – in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verbessert werden.

Hier hat die Bundesregierung umgesteuert und notwendige investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen eingeleitet. Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm werden die Bundesmittel für Investitionen in die Schiene jährlich um 2 Mrd. Mark erhöht. Die Bundesregierung beabsichtigt, in den Jahren 2001 bis 2003 über 26 Mrd. DM für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes bereitzustellen. Dies schafft Sicherheit für das Unternehmen DB AG, für die Beschäftigten und auch für den Eigentümer. Zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Bahn wird bis zum Jahr 2003 eine entfernungsabhängige Autobahn-Maut für schwere LKW eingeführt.

Die Ziele der Bahnreform können nur mit wirtschaftlich starken und unternehmerisch handelnden Eisenbahnunternehmen erreicht werden. Deshalb hat das Herstellen der Wirtschaftlichkeit einer unternehmerisch geführten DB AG höchste Priorität. Das heißt aber auch, dass die Bahn das Angebot dort ausdehnt, wo die Nachfrage zu einer hohen Auslastung der Kapazitäten und damit zu

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. Juni 2001 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

größerer Effizienz für das Unternehmen führt. Zur Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene müssen neben der DB AG aber auch andere Unternehmen beitragen. Gemeinsam mit den Kunden und regionalen Unternehmen gilt es, bedarfsgerechte und attraktive Angebote zu entwickeln. Wichtigste Bedingung für den Wettbewerb ist die Gewährleistung eines gerechten und nichtdiskriminierenden Zugangs zur Infrastruktur durch die Unabhängigkeit öffentlicher Infrastrukturbetreiber von den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die bis zum Jahr 2003 umzusetzenden Richtlinien zum EU-Infrastrukturpaket fordern hierzu, dass Trassenvergabe und Trassenpreisfestsetzung unabhängig vom Verkehrsunternehmen sein müssen. Die Bundesregierung hat sich bei der EU erfolgreich dafür eingesetzt, dass grundsätzlich auch eine Lösung innerhalb der Holding möglich sein kann. Eine Task Force des BMVBW unter Beteiligung von BMF und BMWi wird bis zum Herbst 2001 ergebnisoffen prüfen, wie und in welchem Zeitraum eine Unabhängigkeit von Netz und Betrieb zu gestalten ist.

1. Wie hoch ist die Entlastung des Bundeshaushalts durch die Bahnreform in den Jahren 1994 bis 1999 und wie prognostiziert die Bundesregierung die weitere Entwicklung?

Die Prognoserechnung von 1993 ging für die Jahre 1994 bis 1999 von einer Gesamtbelastung des Bundeshaushalts durch die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) von ca. 308 Mrd. DM ohne Bahnreform aus. Bei Fortschreibung des Status quo wurde für diesen Zeitraum 1993 ein Einsparungspotenzial durch die Bahnreform von ca. 75 Mrd. DM errechnet. Tatsächlich wurde der Bundeshaushalt in den Jahren 1994 bis 1999 für das Eisenbahnwesen mit insgesamt rd. 231 Mrd. DM belastet. Dieser Betrag schließt neben den direkten Leistungen für die Deutsche Bahn AG (DB AG) auch die Zuschüsse des Bundes für Verwaltungsaufgaben des Bundeseisenbahnvermögens, die gesamten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sowie Zinsen und Tilgungsleistungen für die Übernahme der Altschulden ein.

Vergleicht man diesen Betrag mit der fiktiven Prognoserechnung von 1993 kann man von einer erheblichen Entlastung des Bundeshaushalts durch die Bahnreform ausgehen.

In den kommenden Jahren werden die Leistungen des Bundes einerseits durch die Erhöhung der Finanzmittel für die Schieneninfrastruktur in den nächsten drei Jahren um jährlich 2 Mrd. DM geprägt sein, andererseits durch das bis Ende 2002 vorgesehene schrittweise Auslaufen der Leistungen für nichtinvestive Altlasten. Die Modellrechnungen für den Fortbestand des Status quo wiesen dagegen einen fortlaufenden Anstieg der Zahlungen des Bundes an DB und DR aus. Vor dem Hintergrund, dass die Personalüberhänge und Materialaltlasten ab 2003 abgebaut sind, kann man von einer Fortsetzung der fiktiven Entlastung des Bundeshaushalts auch in den Folgejahren ausgehen.

2. Wie waren die finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen einschließlich der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Jahren 1994 bis 2000, dargestellt als Gesamtsumme je Jahr, und wie sind die entsprechenden Ansätze in der Mittelfristplanung für die Jahre 2001 bis 2004, ebenfalls dargestellt als Gesamtsumme je Jahr?

In den Jahren 1994 bis 2000 betrugen die finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen – einschließlich der Regionalisierungsmittel – insgesamt rd. 271 Mrd. DM.

Dieser Betrag teilt sich wie folgt auf die einzelnen Jahre auf (in Mrd. DM):

1994	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**
37,5	39,0	38,2	38,6	37,6	40,3	39,8

In der Mittelfristplanung sind folgende Ansätze enthalten (in Mrd. DM):

2001	**2002**	**2003**	**2004**
37,6	42,0	41,4	39,8

Anmerkung: Die Beträge enthalten ab 2000 pro Jahr rund 5 Mrd. DM Zinsen und Tilgungsleistungen für Altschulden, die gem. Schuldenmitübernahmegesetz vom 21. Juni 1999 in die allgemeine Bundesschuld übernommen wurden und von der Bundesschuldenverwaltung nicht gesondert ausgewiesen werden.

3. Wie hoch ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Sanierungsbedarf im Unternehmen Deutsche Bahn AG (DB AG)?

Das Unternehmen DB AG befindet sich zurzeit im Stadium einer intensiven Bestandsaufnahme seines Sanierungsbedarfes. Erst nach Abschluss der Bestandsaufnahme kann beurteilt werden, wie hoch der Sanierungsbedarf ist.

Die Bundesregierung hat eine interministerielle Arbeitsgruppe eingesetzt, die den Sanierungsprozess eng begleitet.

4. In welchem Umfang wird nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die DB AG im Rahmen ihres Rationalisierungskurses weiter Personal abbauen?

Ziel der 1994 vollzogenen Bahnreform war, der Deutsche Bahn AG die Möglichkeit für eine Neuorientierung im Wettbewerb zu geben, um wieder mehr Marktanteile für die Schiene zu gewinnen. Dieses Ziel konnte bisher mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs nicht erreicht werden. Die Personalkosten sind der ausschlaggebende Faktor in der Kostenrechnung der DB AG. Obwohl die Produktivität der Mitarbeiter seit der Bahnreform bereits erheblich gesteigert werden konnte, reicht der Ertrag aus der Erbringung wettbewerbs- und marktgerechter Transportleistungen bisher nicht aus, um den Aufwand für den Personaleinsatz zu decken. Die Produktivität der Mitarbeiter muss weiter deutlich steigen. Dies wiederum hängt auch davon ab, wie rasch produktivitätssteigernde Investitionen verwirklicht werden und der Leistungsumfang gesteigert werden kann.

5. Wo sind aus Sicht der Bundesregierung die sozialen Grenzen für den Personalabbau bei der DB AG erreicht?

Durch sozialverträgliche Ausgestaltung des Personalabbaus und Sicherung des Bestandes des Verkehrsträgers Eisenbahn durch Investitionen wird gewährleistet, dass sozialpolitisch wünschenswerte Grenzen bei der notwendigen Absenkung der Personalkosten im Unternehmen DB AG nicht überschritten werden.

Als flankierende Maßnahme zur Erreichung dieses Ziels plant die Bundesregierung ein erneutes Inkraftsetzen der Vorruhestandsregelung für Beamte.

6. Wo sieht die Bundesregierung in ihrer Verantwortung als Eigentümer des Unternehmens DB AG die Grenzen für den Rationalisierungskurs des Unternehmens?

Die mit großer Mehrheit beschlossene Bahnreform hat zu einer klaren Trennung von staatlicher und unternehmerischer Verantwortung für den Schienenverkehr geführt. Die DB AG ist keine dem Bund unterstellte Behörde, sondern eine selbständige Aktiengesellschaft, deren alleiniger Aktionär die Bundesrepublik Deutschland ist. Hieraus ergeben sich für den Bund die ihm nach dem Aktiengesetz (AktG) zustehenden Rechte als Aktionär dieser Gesellschaft.

Gemäß § 76 Abs. 1 AktG hat der Vorstand in eigener Verantwortung die Aktiengesellschaft zu leiten. Unmittelbare Einflussnahmen und Entscheidungen der Aktionäre hinsichtlich Fragen der Geschäftsführung sind im Rahmen der Hauptversammlung nur zulässig, wenn der Vorstand dies verlangt (§ 119 Abs. 2 AktG). Auch die Aufgaben und Rechte des Aufsichtsrates (vgl. § 111 AktG) lassen eine direkte Einflussnahme auf die Geschäftsführung des Vorstandes der DB AG nicht zu.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Wie hoch ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Investitionsbedarf in das Bestandsnetz und wie hoch ist der Investitionsbedarf für Neubauvorhaben im Zeitraum bis 2015?

Gegenwärtig führen die DB Netz AG und die DB Station & Service AG eine Aufnahme des Zustandes des vorhandenen Netzes durch. Unter Zugrundelegung von definierten Sollzuständen für die jeweiligen Streckenkategorien soll anschließend der Sanierungs- und Modernisierungsbedarf für das Bestandsnetz bestimmt und ein mittelfristiges Investitionsprogramm aufgestellt werden. Ergebnisse werden für Mitte des Jahres 2001 erwartet.

Aussagen über den Investitionsbedarf für Neu- und Ausbauvorhaben können erst nach Abschluss der laufenden Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans und der Anpassung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege durch den Gesetzgeber getroffen werden.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung der DB AG nach einer konsequenten Verstetigung der staatlichen Investitionszuschüsse für die Schieneninfrastruktur?

Die Bereitstellung von Bundesmitteln über einen längeren Zeitraum auf hohem Niveau und ohne Haushaltsvorbehalte schafft Planungssicherheit für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, insbesondere hinsichtlich der im Bau befindlichen Investitionsvorhaben.

Die Bundesregierung hat diesem Erfordernis Rechnung getragen und im Bundeshaushalt 2001 die Ausgabenmittel vollständig ungesperrt zur Verfügung gestellt. Die Verpflichtungsermächtigungen sind mit Ausnahme der Mittel des Zukunftsinvestitionsprogramms laut Haushaltsvermerk gesperrt, da bei der Haushaltsaufstellung Bauunterlagen gemäß § 24 Bundeshaushaltsordnung noch nicht vorlagen. Die Höhe der einzugehenden Verpflichtungsermächtigungen für mehrjährige Bauvorhaben ergibt sich erst bei Vorliegen der jeweiligen Bauzeiten- und Finanzierungspläne.

Die Bundesregierung beabsichtigt, in den Jahren 2001 bis 2003 über 26 Mrd. DM für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes bereitzustellen, wodurch die DB AG erhebliche Planungssicherheit hinsichtlich ihrer Schienenwegeinvestitionen erhält.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung der DB AG, die Infrastrukturförderung generell von der Gewährung zinsloser Darlehen auf verlorene Baukostenzuschüsse umzustellen?

Zur Frage der Finanzierung des Ausbaus von Nahverkehrsstrecken durch Baukostenzuschüsse wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Frage 29 in der BT-Drucksache 14/3682 vom 28. Juni 2000 verwiesen.

Für den Ausbau von Fernverkehrsstrecken werden die Bundesmittel für die vorrangig im Bundesinteresse stehenden Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege seit 1998 vollständig mit (nicht rückzahlbaren) Baukostenzuschüssen finanziert. Die Mittel im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms der Bundesregierung, jeweils 2 Mrd. DM in den Jahren 2001 bis 2003 (Titel 891 97 im Einzelplan 12, Kapitel 12 22), stehen ebenfalls als Baukostenzuschüsse zur Verfügung. Damit werden rd. 90 % der Bundesmittel in Form von Baukostenzuschüssen zur Verfügung gestellt. Weiterhin mit zinslosen Darlehen werden insbesondere solche Investitionen finanziert, die hohe Rationalisierungspotenziale aufweisen oder die auf Initiative anderer Aufgabenträger realisiert werden.

10. Wie hoch ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der noch bestehende Bedarf für Ausgleichsleistungen für die Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn?

Die Ausgleichszahlungen für erhöhten Materialaufwand gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 DBGrG werden vom Bund noch bis 2002 geleistet. Der Haushalt 2001 enthält hierfür im Einzelplan 12, Kapitel 12 22, Titel 682 06, einen Betrag von 630 Mio. DM. In der geltenden Finanzplanung des Bundes ist ein Betrag von 350 Mio. DM vorgesehen.

Es ist davon auszugehen, dass auch die Sonderbelastungen, die der DB AG im Personalbereich durch den technisch-betrieblichen Rückstand der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur Deutschen Bundesbahn entstehen, wie vorgesehen bis zum Jahr 2002 abgebaut sein werden. Der Haushalt 2001 enthält hierfür 1 053 Mio. DM (Kapitel 12 22, Titel 634 03), in der Planung für 2002 sind 550 Mio. DM vorgesehen.

Das Ziel eines vollständigen Abbaus der investiven Altlasten gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 DBGrG im Volumen von bis zu 33 Mrd. DM ist im gesetzlich vorgegebenen Zeitrahmen von 1994 bis 2002 nicht erreichbar. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sahen und sehen sich auf Grund der Vielzahl der unter Aufrechterhaltung des Betriebs zu realisierenden kleinen Maßnahmen lediglich in der Lage, pro Jahr investive Altlasten im Umfang von durchschnittlich rund 2 Mrd. DM zu beseitigen. Dies entspricht auch der Einschätzung der Bundesregierung. Die ab dem Jahr 2003 benötigten Bundesmittel zum weiteren Abbau der investiven Altlast in Höhe von voraussichtlich 2 Mrd. DM/Jahr werden auf die Baukostenzuschüsse nach Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgesattelt. Es wird nunmehr angestrebt, den Abbau der investiven Altlasten bis 2007 vollständig abzuschließen.

11. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus den Erkenntnissen zu Frage 9?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Angaben zur Produktivitätssteigerung im DB-Konzern auch angesichts der Bemerkungen des Bundesrechnungshofes?

Unstrittig ist, dass die DB AG seit ihrer Gründung 1994 die Produktivität erheblich steigern konnte. Dies gilt auch unter Berücksichtigung von Ausgliederungen und Zukäufen von Konzernunternehmen. Gleichwohl ist es dem DB AG-Konzern in den Jahren 1994 bis 1999 nicht gelungen, die mit den hohen Investitionen nach der Bahnreform zusammenhängenden Abschreibungen sowie Zinsen durch Produktivitätsverbesserungen oder durch entsprechende Umsatzsteigerungen im Kerngeschäft auszugleichen. Die derzeitige Unternehmensentwicklung erfordert einschneidende Maßnahmen auf der Aufwands- und Ertragsseite, um die bei unveränderter Fortschreibung des bisherigen Trends drohenden negativen Konsequenzen für das Unternehmen abwenden zu können.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ergebnisentwicklung im DB-Konzern auch angesichts des angestrebten Börsenganges?

Die Ergebnisse der DB AG zeigen, dass der Konzern in den ersten sechs Jahren seines Bestehens zwar eine insgesamt relativ positive Entwicklung aufweist, dabei aber nicht alle Ziele in dem erwünschten Maße erreichte.

Mittelfristig bis 2005 kann eine positive Ergebnisentwicklung nur dann erwartet werden, wenn es gelingt, die vom Vorstand vorgesehenen Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung zeitgerecht umzusetzen (vgl. Antwort zur Frage 12).

Zur Frage eines „angestrebten“ Börsenganges der DB AG vgl. Antwort zur Frage 14.

14. Welche Vorbedingungen müssen aus Sicht der Bundesregierung für einen Börsengang noch erfüllt werden?

Die Frage eines denkbaren künftigen Börsenganges der DB AG ist derzeit weder aus Sicht des Vorstandes noch aus Sicht des Alleinaktionärs Bund vordringlich. Entscheidend ist vielmehr das Erreichen der angestrebten Kapitalmarktfähigkeit der DB AG, d. h. das Erwirtschaften einer akzeptablen Rendite auf das eingesetzte Kapital. Die wirtschaftliche Stärkung der DB AG ist unverzichtbar, um mittelfristig die Überlebensfähigkeit am Markt zu sichern. Für den Eigentümer Bund werden erst nach Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens die Voraussetzungen für eine Entscheidung über einen möglichen späteren Börsengang oder andere Formen der Einbeziehung privaten Kapitals gegeben sein.

15. Für welchen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung die Möglichkeit für einen Börsengang als gegeben an?

Die Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens strebt der Vorstand der DB AG für das Jahr 2005 an. Der Eigentümer und derzeitige Alleinaktionär Bund kann erst nach Erreichen dieser Kapitalmarktfähigkeit über einen möglichen

späteren Börsengang der Aktiengesellschaft entscheiden (vgl. Antwort zur Frage 14).

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderungen der DB AG, ungleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa sowie Wettbewerbsnachteile durch das Steuerrecht in Deutschland durch die Mineralölbesteuerung, die Ökosteuer und die Mehrwertsteuer zu beseitigen?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für die weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen aller Verkehrsträger ein. Ein bedeutender Fortschritt wurde mit den Beschlüssen der Europäischen Union zur schrittweisen Öffnung der Schienennetze für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erzielt. Von Bedeutung bleibt auch weiterhin die Beseitigung mineralölsteuerlicher Nachteile der Bahn gegenüber Luftverkehr und Binnenschifffahrt, die aufgrund bestehender internationaler Verträge aber nicht kurzfristig erreicht werden kann. Einen nationalen Alleingang durch die Befreiung der Bahn von der Mineralölsteuer lehnt die Bundesregierung ab.

Die Bundesregierung tritt auch für eine praktikable und wettbewerbsneutrale Umsatzbesteuerung ein. Auch hier konnten sich jedoch die Mitgliedstaaten bisher nicht auf eine gemeinsame Regelung einigen.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage der DB AG, dass das Unternehmen „das für einen Quantensprung nach vorne erforderliche Geld für einen grundlegenden Austausch des alten Materials, zusätzliche Schnellstrecken und die Ertüchtigung von Knoten nicht selbst wird verdienen können“ und dass „auch bei einer Verstetigung der UMTS-Mittel solche Quantensprünge nicht machbar“ sind?

Die Bundesregierung begrüßt, dass der Vorstand der DB AG in allen Bereichen des Konzerns realistische Planungsrechnungen auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme erarbeitet. Sie ist sich in diesem Ansatz mit dem Vorstand und mit den Arbeitnehmern/Gewerkschaften einig.

Soweit die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Neu- und Ausbauvorhaben im Rahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege verwirklichen, erhalten sie hierfür vom Bund Baukostenzuschüsse. Investitionen in die Schienenwege der betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in beliebiger Höhe sind nicht möglich. Das Investitionsvolumen bestimmende Rahmenbedingungen sind insbesondere die vorhandenen Kapazitäten für Planung und Realisierung der Vorhaben, die Durchsetzbarkeit der geplanten Investitionen in der Öffentlichkeit, die Betriebsverträglichkeit des Investitionsgeschehens und nicht zuletzt die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel. Insofern stellt die Umsetzung eines Investitionsprogramms auf der Grundlage der bis 2003 zur Verfügung stehenden hohen Bundesmittel von rund 9 Mrd. DM pro Jahr auch nach Auffassung der Deutschen Bahn AG bereits eine sehr anspruchsvolle Aufgabe dar.

Die Bundesregierung wird durch die eingesetzte interministerielle Arbeitsgruppe Deutsche Bahn AG den Neustrukturierungsprozess der DB AG begleiten und in ihrer Verantwortung als Gesellschafterin unterstützen. Der Vorstand der DB AG ist gefordert, die Sanierung des Unternehmens voranzutreiben, um dadurch finanzielle Spielräume zur Finanzierung von Investitionen zu schaffen.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuelle Situation im deutschen Eisenbahnnetz insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit?

Der Zustand des Netzes ist ein entscheidender Faktor für die Zukunft der Bahn. Das bestehende Netz ist in weiten Teilen in seinem Zustand stetig schlechter geworden, da bahnseitig sowohl die Instandhaltung deutlich reduziert worden ist als auch Ersatzinvestitionen gestreckt worden sind. Auf Grund der Mittel, die die Bundesregierung im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) zusätzlich bereitstellt, besteht nunmehr die Möglichkeit, die bahnseitigen Versäumnisse der Vergangenheit Schritt für Schritt zu beheben und wieder einen Einklang zwischen Investitionsbedarf und bereitgestellten Investitionsmitteln herzustellen. Um in den nächsten Jahren das Schienennetz zu sanieren, leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu gestalten und damit die Voraussetzung für eine Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene zu erreichen, bedarf es eines sinnvollen und zielgerichteten Mitteleinsatzes. Eine wesentliche Grundlage hierfür ist die zur Zeit laufende Bestandsaufnahme der DB AG.

Die DB AG hat im Jahr 2000 eine Verkehrsleistung von 74,4 Mrd. Personenkilometern und 80,6 Mrd. Tonnenkilometern erbracht. Mit der Umsetzung ihres Projektes Netz 21, das eine Investitionssumme von rund 91 Mrd. DM bis 2010 umfasst, kann nach Angaben der DB AG eine für 2010 selbst prognostizierte Verkehrsleistung im Güterverkehr von 100 Mrd. Tonnenkilometern abgefahren werden. Die im Prognose-Integrationsszenario der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes für 2015 unterstellte Steigerung bis auf 148 Mrd. Tonnenkilometer – das entspricht etwa einer Verdopplung der heutigen Verkehrsleistung – erfordert zusätzliche Investitionen, deren genaue Höhe erst im Laufe der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes festgestellt werden kann.

Zur aktuellen Situation hinsichtlich der Sicherheit im deutschen Eisenbahnnetz wird auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich und der Fraktion der F.D.P. betreffend „Maßnahmen zur Überwachung der Sicherheit im Schienenverkehr“ (Drs. 14/5110), insbesondere die Vorbemerkungen und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

19. In welchem Umfang sind nach den Erkenntnissen der Bundesregierung Verkäufe bzw. Ausgliederungen im DB-Konzern sinnvoll und nötig?

Der Vorstand und der Aufsichtsrat (über Zustimmungsvorbehalte) der DB AG entscheiden darüber, ob der Verkauf oder die Ausgliederung von Gesellschaften aus unternehmerischer Sicht positive Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis erwarten lässt. Dabei wird vom Vorstand beurteilt, ob ein Konzernunternehmen auch mittel- und langfristig einen Beitrag zur Verbesserung des Konzernergebnisses leisten kann und ob die jeweilige Geschäftstätigkeit auch zum künftigen Kerngeschäft des Konzerns zählt.

Der Eigentümer Bund prüft Ausgliederungen und Unternehmensverkäufe unter haushaltsrechtlichen Aspekten gemäß den Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung.

20. Was erwartet die Bundesregierung von solchen Verkäufen bzw. Ausgliederungen?

Verkäufe und Ausgliederungen sollen generell die Leistungsfähigkeit und das Wirtschaftsergebnis des DB AG-Konzerns verbessern. Die Einzelbeurteilung ist jeweils von der konkreten Fallgestaltung abhängig.

21. Wie beurteilt die Bundesregierung das neue Güterverkehrskonzept der DB AG insbesondere im Hinblick auf die Erwartungen im Verkehrsbericht 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen an den Verkehrsträger Schiene und hinsichtlich der Auswirkungen auf die mittelständischen Unternehmen als Kunden der Bahn?

Die DB Cargo AG will sich in allen drei Produktionsbereichen neu positionieren: Der Ganzzugverkehrsoll durch Investitionen in neue Fahrzeuge und wettbewerbsfähige Preise modernisiert werden, mit der Verdoppelung des Anteils der Containertransporte strebt die DB Cargo AG eine wesentliche Ausweitung des Kombinierten Verkehrs (KV) an, der Einzelwagenverkehr soll durch Konzentration auf weniger Sammelstellen in Qualität, Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Als Alternativen zur Bedienung durch die DB Cargo AG bieten sich Kooperationen mit privaten Regional- oder Werkbahnen, KV-Containertransporte und Verlagerungen auf andere Güterverkehrsstellen an.

Das Konzept der DB AG für den Güterverkehr dient insgesamt dem Ziel, die Güterverkehrsleistung erheblich zu steigern und zugleich wirtschaftlich zu gestalten. Es entspricht damit grundsätzlich auch den Zielsetzungen der Bahnreform und des Verkehrsberichtes 2000.

Das Konzept MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo) konzentriert sich auf die für die Bahn wichtigen Kunden. Dies sind in vielen Fällen auch mittelständische Unternehmen, deren logistische Anforderungen sich verändert haben. Die DB AG will sich mit einem Ausbau des Kombinierten Verkehrs und einer Abrundung der Leistungspalette um logistische Leistungen darauf einstellen.

22. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus den Konzepten der DB AG, die regionale Bedienung im Güter- und im Personenverkehr verstärkt an kommunale und regionale private Bahnunternehmen abzugeben, insbesondere hinsichtlich der künftigen Netzstruktur?

Der Erhalt regionaler Strecken und ein wirtschaftlicher Betrieb auf diesen Strecken stärken die Wettbewerbsposition der Schiene in der Region. Dabei entspricht es einer Grundidee der Bahnreform, regionale Verkehre möglichst weitgehend vor Ort zu organisieren.

Für regionale Strecken, die von der DB AG nicht wirtschaftlich betrieben werden können, sollen im Rahmen des Projektes Mittelstandsoffensive gemeinsam mit den Ländern und Bestellern der Nahverkehrsleistungen länderspezifische Konzepte und mittelständische Betreibermodelle erarbeitet und umgesetzt werden, um die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb auch auf schwach ausgelasteten Strecken in der Region zu schaffen. Nach Auskunft der DB AG ist es ihr Ziel, auch diese Strecken selbst zu betreiben. Darüber hinaus strebt sie im Güterverkehr verstärkt Kooperationen mit nichtbundeseigenen (NE) Bahnen an.

Als Problem stellt sich für die DB AG im Personen- und Güterverkehr dar, dass auf schwach ausgelasteten Strecken die Trassenerlöse die Instandhaltungs- und Unterhaltungskosten nicht decken. Auf den meisten Nebenstrecken sind außerdem hohe Investitionen für die Bestandserhaltung dringend erforderlich. Die DB AG versucht diese Kosten durch den Einsatz nebenstreckenadäquater und zeitgemäßer Leit- und Sicherungstechnik sowie optimierter Betriebsprogramme zu minimieren. Ergänzend werden öffentliche Mittel zur Finanzierung von Bestandssicherungs- und Modernisierungsinvestitionen benötigt.

Die Umsetzung dieser Konzepte kann dazu beitragen, regionale Eisenbahnstrecken und -netze weitgehend zu erhalten. Der Bedarf an Bundesmitteln zur Finanzierung der Bestandsnetzinvestitionen kann erst nach Abschluss der Bestandsaufnahme der DB AG konkretisiert werden.

23. In welchem Umfang erwartet die Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren die Stilllegung von Gleisanschlüssen?

Betreiber von Gleisanschlüssen sind überwiegend nichtbundeseigene Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs[1]. Hinsichtlich der Genehmigung und Aufsicht fallen diese in die Zuständigkeit der Länder bzw. der nach Landesrecht zuständigen Stellen. Vertragliche Beziehungen der Eisenbahnen des Bundes mit den Betreibern der Gleisanschlüsse unterliegen ausschließlich der unternehmerischen Verantwortung der Vertragspartner. Im Hinblick auf die Auslegungsentscheidung vom 27. Juni 1996 des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zu § 105 und 108 GO-BT betreffend Abgrenzung der Zuständigkeiten (Anlage 1 zu Drs. 13/6149) nimmt die Bundesregierung nur insoweit Stellung zu Fragen außerhalb ihrer Zuständigkeit, als das betreffende Bundesland oder die DB AG hierzu Informationen übermittelt haben.

Die DB Cargo AG verzeichnet im Einzelwagenladungsverkehr sehr starke Unterschiede im Aufkommen:

– auf rund 320 Großkunden (4 %) entfallen 85 % des Umsatzes,

– rund 500 mittlere Kunden (7 %) tragen rund 10 % zum Umsatz bei und

– 6 650 kleine Kunden (89 %) erbringen nur 5 % des Umsatzes, wobei rund 2 200 Kunden den Schienentransport im vergangenen Jahr überhaupt nicht in Anspruch genommen haben.

Deutliche Wachstumspotenziale sieht DB Cargo nur in den ersten beiden Kategorien. Soweit sich die Beibehaltung der Bedienung auf der Schiene wirtschaftlich nicht rechtfertigen lässt, sollen Ersatzangebote – insbesondere im kombinierten Ladungsverkehr – an die Kunden herangetragen werden.

Auch wenn die Bedienung eines Gleisanschlusses durch DB Cargo eingestellt wird, bleibt dem jeweiligen Betreiber die Möglichkeit, mit der DB Netz AG einen Infrastrukturanschlussvertrag zu vereinbaren. Auf diese Weise kann der Gleisanschließer die Verkehrsbedienung selbst oder durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen. Eine Prognose zur Stilllegung der Infrastruktur von Gleisanschlüssen kann vor diesem Hintergrund nicht gestellt werden.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung von Stilllegung bedrohte Gleisanschlüsse abseits der Hauptstrecken und Ballungsräume zu erhalten?

Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu diesem Zweck zu ergreifen?

Im Hinblick auf die in der Antwort zu Frage 23 beschriebene Zuständigkeit für den Betrieb und für die Genehmigung der Gleisanschlüsse sowie für die Aufsicht beabsichtigt die Bundesregierung nicht, Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der genannten Gleisanschlüsse zu ergreifen.

[1] Ausnahme: Gleisanschlüsse der Bundeswehr und anderer bundeseigener Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs

Mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr auf der Schiene zu halten, sucht die DB AG intensiv nach Lösungen, die von ihr nicht mehr zu bedienenden Güterverkehrsstellen im Rahmen der Mittelstandsoffensive sowie durch bestehende oder neu zu gründende NE-Bahnen zu erhalten. Die DB AG hat der Bundesregierung verbindlich mitgeteilt, dass jede von DB Cargo nicht mehr zu bedienende Güterverkehrsstelle und jeder dahinter liegende Gleisanschluss solange erhalten bleibt, bis der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die darin organisierten NE-Bahnen die Möglichkeiten der Weiterbedienung geprüft haben.

25. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von der Entscheidung der DB AG, regionalen und kommunalen Bahnen Güterverkehrspunkte zu übertragen, auf das Volumen der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene?

Eine Veränderung der Arbeitsteilung zwischen der DB AG und regionalen Bahnen, die künftig verstärkt Güter in den Regionen bündeln und verteilen werden, kann neue Chancen für mehr Güterverkehr auf der Schiene eröffnen. Im Sinne einer Optimierung des Gesamtsystems liegen die anerkannten Stärken der regionalen Bahnen in der Bedienung der Fläche. Es gibt bereits zahlreiche positive Beispiele für neue Formen von Kooperationen und Arbeitsteilungen zwischen regionalen Bahnen und der DB Cargo AG. Ein Beispiel ist die Kooperation zwischen DB Cargo, der Westerwaldbahn, der Siegener Kreisbahn und dem Kunden Dynamit Nobel. Im Rahmen einer neuen Arbeitsteilung können auch gemeinsame Strategien der Partner bei der Vermarktung der Transportleistungen zur Steigerung des Transportaufkommens in der Fläche beitragen. In welchem Umfang durch diese Veränderungen Verlagerungen von der Straße auf die Schiene erwartet werden können, kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden.

26. Was beabsichtigt die Bundesregierung bezüglich der noch ausstehenden Novellierung des Regionalisierungsgesetzes?

Gem. § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz (RegG) ist 2001 mit Wirkung ab 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz die Höhe der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel neu festzusetzen und neu zu bestimmen, aus welchen Steuereinnahmen des Bundes die Mittel den Ländern zufließen.

Der Bund erarbeitet zur Zeit eine Positionsbestimmung. Die Länder werden in den Prozess einbezogen.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung der überwiegenden Mehrzahl der Experten in der Anhörung zur Bahnreform, umgehend den Wettbewerb im System Schiene durch eine konsequente Trennung von Netz und Betrieb herzustellen?

Die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf dem Schienennetz ist eine entscheidende Voraussetzung für die Steigerung der Verkehrsleistungen auf der Schiene. Mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird die Bundesregierung die Kompetenzen des Eisenbahnbundesamtes als Wettbewerbsbehörde stärken.

Hinsichtlich der Frage einer Trennung von Netz und Betrieb wird bis zum Herbst 2001 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ergebnisoffen geprüft, wie und in welchem Zeitraum eine Unabhängigkeit von Netz und Betrieb zu gestalten ist.

Die Unabhängigkeit des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen hinsichtlich der Zuweisung von Infrastrukturkapazität, Erhebung von Entgelten für die Infrastrukturnutzung sowie der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Genehmigungen entspricht auch den Anforderungen des auf EU-Ebene beschlossenen so genannten Eisenbahninfrastrukturpakets.

28. Welche Überlegungen bestehen bei der Bundesregierung zu den künftigen Strukturen, die als Folge einer Trennung von Netz und Betrieb im Rahmen der Regulierung, Fahrplankoordinierung, der hoheitlichen und der kartellrechtlichen Aufsicht geschaffen werden müssen?

Eine „Task Force“ des BMVBW unter Beteiligung von BMF und BMWi wird bis zum Herbst 2001 die für eine Unabhängigkeit von Netz und Betrieb in Betracht kommenden Organisationsmodelle entwickeln, prüfen und bewerten. Die Prüfung der Organisationsmodelle ist ergebnisoffen. Die Variantenbreite reicht von einer unabhängigen Organisation im Bereich DB Holding bis zu einer vollständigen Herauslösung oder der Einrichtung einer Regulierungsbehörde.

Die Bundesregierung wird anschließend über die künftigen Strukturen entscheiden und dabei die Empfehlungen der „Task Force“ berücksichtigen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333